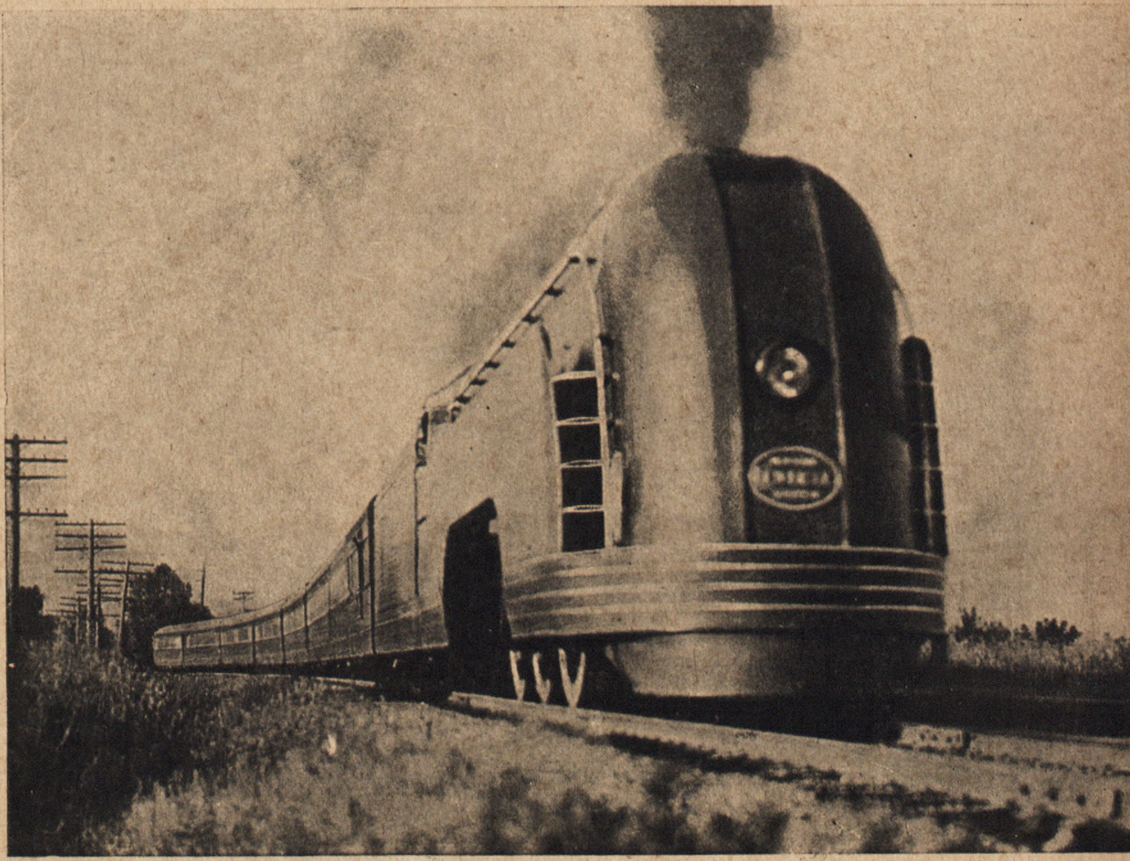
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Projekt przyszłości: „Pociąg aero-dynamiczny" jako dalszy etap motoryzacji.



1936
WRZESIEŃ
9

cena 50 gr.

Dzieło polskich rąk!

Samochody POLSKI FIAT 508 budowane w wytwórni samochodów Państwowych Zakładów Inżynierji w Warszawie zdobyły sobie uznanie i popularność dzięki dokładnie wystudjowanej i wypróbowanej konstrukcji, przystosowanej do naszych upodobań i do naszych warunków drogowych.

Dowodem pełnego sukcesu POLSKI FIAT 508, jest ich ogólne rozpowszechnienie i przychylna opinja ich właścicieli oraz rezultaty osiągniętę we wszystkich zawodach sportowych, w których samochody POLSKI FIAT brały udział.

OTO TRIUMFY POLSKIEJ PRODUKCJI W 1936 ROKU

29 lutego — Zimowa jazda konkursowa do Zakopanego

PIERWSZY

24 i 25-go kwietnia — Łańcuchowy raid krajoznawczy po Wielkopolsce (Pol. Touring Klub)

PIERWSZY

24 maja — Pogoń za balonem (Automobilklub Polski

PIERWSZY

14 czerwca — Nocny raid Orjentacyjny Śląskiego AK.

PIERWSZY

14 czerwca — Jednodniowa Jazda Konkursowa Automobilklubu Polski

PIERWSZY

w swej kategorji oraz DRUGI w ogólnej punktacji

19 sierpnia—Pościg za balonem (Aero-Kl. Pomorski i Pom. Automobilklub)

PIERWSZY

30 sierpnia — Zjazd Gwiaździsty w związku z Gordon-Bennett'em (A. Kl. P. i Aero Kl. R. P.).

PIERWSZY

w swej kategorji — przebywając 1548 klm. w ciągu 23 godzin.

30 sierpnia r. b. — Zjazd Gwiaździsty w związku z Gordon Bennett'em (Pol. Touring Kl.).

PIERWSZY

przebywając 739 klm. w ciągu 12 godz.

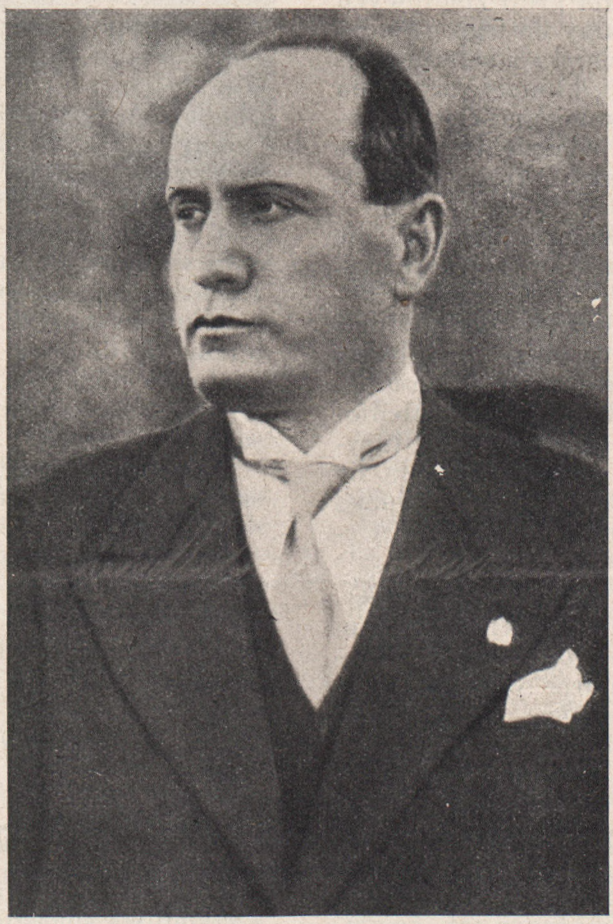
POLSKI FIAT

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA WRZESIEŃ 1936 ROK 1 (XI) Nr. 9



Benito Mussolini

Mussolini jako budowniczy turystyki italskiej

Benito Mussolini, twórca Faszystowskiej Italii, wskrzesiciel Rzymskiego Imperium, jest także wielkim budowniczym na polu turystyki. Duce najlepiej ze wszystkich mężów stanu doby obecnej zrozumiał, że wzajemna wymiana kulturalna pomiędzy narodami realizuje się nietylko poprzez literaturę, sztukę, naukę i prasę, ale także przez turystykę i to może najlepiej i najpewniej.

Wiadomo bowiem, że cudzoziemiec, który własnemi oczyma patrzy na dorobek kulturalny obcego kraju inaczej zupełnie reaguje na podpadające jego duszy zjawiska, niż gdy je wchłania w siebie z książki-dziennika, albo z koncertu.

Aby piękno Italii i skarby kulturalne narodu italskiego pokazać cudzoziemcowi Duce zrobił wszystko, aby to wszystko turyście uprzystępnić, by mu je podać w sposób wytworny i kulturalny, w całem tego słowa znaczeniu.

Dlatego też Mussolini wybudował na terenie Italii i kolonii zamorskich tak wspaniałe autostrady, jakich niezna Europa. Zelektryfi-

kował linie kolejowe, nadając przytem bieg pociągom kurierskim w tempie pociągów amerykańskich. Postawił bezpieczeństwo podróżujących na całym terenie Imperium Faszystowskiego na tak wysokiej stopie, na jakie nie mogło się dotąd zdobyć żadne inne państwo europejskie. Dał cudzoziemcom cały szereg ulg, jak: zniżki specjalne dla nowożeńców, udających się do Wiecznego Miasta, t. j. 80%, dalej 50% zniżki dla każdego turysty, wjeżdżającego na półwysep apeniński, 70% zniżki na kolejach dla grup zbiorowych już od 4 osób. Jeżeli dodamy do tego udyscyplinowany przemysł hotelarski i restauracyjny i rozbudowanie stacji klimatycznych na terenie Italii, to z całą sumiennością stwierdzić musimy, że nigdzie właśnie turysta nie czuje się tak dobrze, jak w kraju Mussoliniego.

Ale Duce, jako budowniczy turystyki nie poprzestał na tem, o czem powyżej mówimy, ale też ruszył turystykę wewnętrzną, wypuszczając co święto i niedzielę, tak już dziś dobrze znane w świecie pociągi popularne, które jednego dnia przewożą z Rzymu do Neapolu, czy z Bari do Rzymu, czy z Mediolanu do Florencji i t. p. do stu tysięcy turystów, którzy za kilka, czy kilkanaście lir przejeżdżają wygodnie i szybko z jednego krańca swego kraju na drugi, poznając ziemię ojczystą.

Dzięki temu szerokie warstwy pracujące, dla których podróżowanie po ziemi ojczystej było snem marzeń, dziś stało się rzeczywistością. To też pociągi popularne w Italii cieszą się tak wielkiem powodzeniem, że w czasie sezonu letniego, w którym one kursują, przez półwysep apeniński przesunie się kilka miljonów turystów wewnętrznych.

To wielkie zrozumienie znaczenia turystyki w propagandzie kulturalnej własnego kraju podsunęło Mussoliniemu myśl, aby turysta obcy i własny odniósł z każdej swej podróży po Italii jak najwięcej wrażeń pięknych i szlachetnych. I dlatego też widzimy wspaniale zorganizowane programy licznych uroczystości, uprzyjemniających turyście jego pobyt w Italii pod każdym względem. Mamy więc uroczystości sportowe z wieków średnich i doby współczesnej, jak: gra w piłkę nożną we Florencji na Piazza della Signoria w kostiumach z 15 wieku, wyścigi konne zwane „Palia" w Sienie, przypominające ten szlachetny sport z odległego średniowiecza, igrzyska rycerskie w Pizie, odzwierciedlające dawne dzieje, wyścigi automobilowe „mille miglia", miesiąc muzyczny we Florencji, primavera siciliana, literackie turnieje w San Remo, żeglarskie wyczyny w Trieście i t. d., i t. d.

Słowem turysta obcy i własny znajduje na terenie Italii poza pięknem krajobrazu, bogactwem muzeów i galerji jeszcze przeolbrzymi program dopełniający jego sferę zainteresowań.

Stąd też Mussolini winien służyć jako doskonały wzór organizacji turystyki w każdym kraju, a przedewszystkiem i w Polsce, zaś Italia Faszystowska najlepszą szkołą turystyczną, najbogatszym krajem w przyjemności duchowe dla każdego turysty.

Dr. Józef Schelhauz, Generalny delegat P. T. K. na Królestwo Italii i Cesarstwo Abisyńskie.

Rzym, we wrześniu 1936 r.

Racjonalna opieka i naprawa samochodów

Dziwny bywa wpływ sugestii. Są sugestie słuszne, lecz jeszcze częściej bywa tak, że zjawiska społeczne uległy gruntownym przemianom a sugestie jeszcze trwają. Usunąć jedne a zastąpić je drugiemi jest o wiele trudniej, niż np. zmienić hasła polityczne.

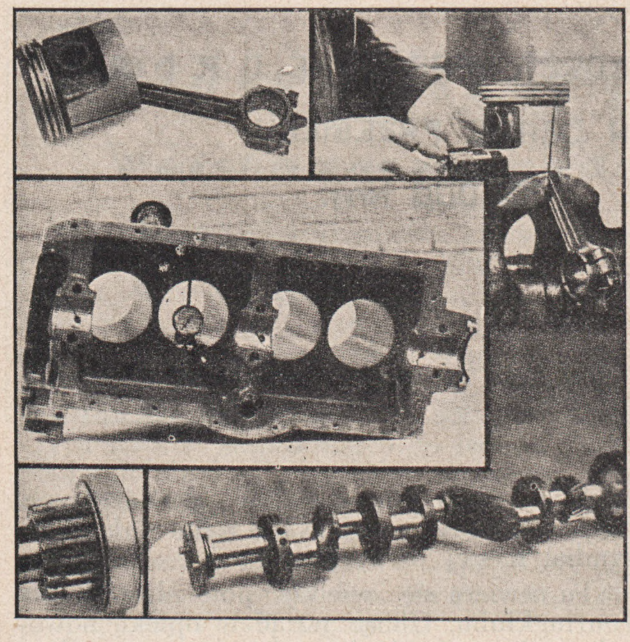
Musiałem w ten sposób zacząć rozważanie wybitnie natury gospodarczej, gdyż bez tego wstępu, na nic nie zda się najlepsza argumentacja, czy cytowanie najpewniejszych i niespornych pewników.

Jeśli bowiem zaczniemy mówić o samochodzie, o turystyce, o wygodach, korzystania z samochodu czy, co najbardziej karkołomne, o korzyści z posiadania samochodu, zostaniemy zdystansowani, zbici i pokonani jednem powiedzeniem: *„bez dróg — nie ma samochodu"*.

Nie zamierzam bynajmniej zwalczać konieczności dróg, przeciwnie, będę z całą namiętnością propagować, najwspanialsze autostrady w Polsce i uzasadniać ich konieczność, lecz przedewszystkiem muszę się rozprawić z szkodliwą sugestią jakoby brak dróg w Polsce był *jedyną* przyczyną, że samochody niszczeją zbyt szybko.

Nietyle bowiem złe drogi niszczą samochody, co złe i nieumiejętne obchodzenie się z maszyną. W innych krajach używają przecież latami samochody na szlakach łączących fermę z miastem i dobrą bitą szosą a samochód trwa długo. Ford zawojował rynek amerykański właśnie tem, że ciągle głosił i udowadniał, że jego samochodowi nie szkodzi zła polna droga. Ten jego samochód był właśnie stworzony dla farmera, hodowcy bydła, rzemieślnika, robotnika pracującego w kopalniach na terenach pionierskich i tam właśnie miał służyć a nie dla wycieczek podmiejskich lub reprezentacji ludzi dzierżących wysoką godność.

Statystyka amerykańska podaje żywotność samochodów średnią, z szeregu lat, przeciętnie ustaloną na 7 lat, przyczem zaznacza-



Zużycie cylindrów i wału korbowego nie przekracza dopuszczalnych norm.

ją, że żywotność ta stale polepsza się i wzrasta. Jaki z tego możemy wyciągnąć wniosek? Kapitał włożony przez całe społeczeństwo na kupno samochodów, stanowi z reguły olbrzymią wartość nawet dla takiego kraju jak nasz, gdzie jest bardzo mało samochodów. Ten kapitał musi się w należyty sposób amortyzować, by nie został zmarnowany. Jeżeli przeciętna żywotność samochodu jest mała, a zjawisko to jest powszechne, wówczas cały ten tabor ruchomy przynosi społeczeństwu stratę — zamiast korzyści. U nas, w Polsce rzecz ta wystąpi jeszcze bardziej jaskrawo teraz i w następnych latach wobec tego, że wszyscy nabywcy samochodów są premiowani ulgami podatkowymi. Całe więc społeczeństwo bierze w tym udział, by tworzyć tabor samochodowy, który się staje tym samym w pewnej i to dość poważnej części własnością społeczną.

Zastanówmy się teraz nad tym, jak sprawa żywotności samochodu przedstawia się u nas i jakie są tego przyczyny, że samochody trwają stosunkowo krócej niż zagranicą.

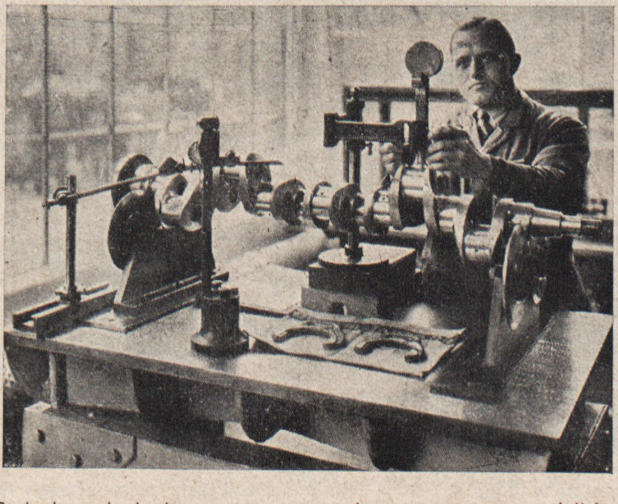
W pierwszym więc rzędzie muszę usunąć sugestię, że winne temu wyłącznie drogi, złe szosy, że samochody szybko się u nas zużywają. Wszak w wielkich miastach, gdzie mamy dobre bruki i asfalty też żywotność samochodu i jego zewnętrzny wygląd świadczy o tem, że zużycie jest jakieś nadmierne. Porównać wystarczy warszawskie taksówki, które mimo malowania na efektowne kolory, są i pozostają w dalszym ciągu brzęczącymi gruchotami. U nas, naogół samochód nie dożywa ani swych lat, ani nie może przebyć tyle kilometrów, na ile został zbudowany, bo, powiedzmy sobie wyraźnie, nie umiemy się z nimi należycie obchodzić.

Normalna wydajność w kilometrach przeciętnego samochodu typu Forda, Chevroleta, Fiata czy innych wynosi w dobrych rękach 250 tys. km. Warszawskie autobusy Somua, znajdujące się od lat w należytej opiece, mają wspaniałe wyniki. Są wozy, które przebiegły po 600.000 km. a najmłodsze Somua mają z górą po 300 i 200.000 km.

Jeżeli więc są możliwe tak wielkie wydajności samochodu w kilometrach, a na ogół spotyka się w Polsce mało samochodów dobrze zakonserwowanych, należy zapytać się gdzie leży tego przyczyna. Odpowiedź jest bardzo łatwa. Na długotrwałość samochodu składają się następujące warunki:

1. Należyta obsługa.
2. Dobre smary i właściwe smarowanie.
3. Nie przeciążanie maszyny.
4. Fachowa naprawa.
5. Powolna jazda na złych drogach.

Pod pojęciem należyta obsługa rozumiemy dokładne stosowanie się do przepisów podanych przez fabrykanta o ile nie rozumiemy intencji tych przepisów. Taką typową „zbrodnią“ na samochodzie dokonywaną codziennie i powszechnie jest ambalowanie silnika z rana, by się „zagrzał“. Mało kto wie o tem, że wóz odstawiony w stanie gorącym na noc, ma tak nagrzaną oliwę w cylindrach i we wszystkich częściach ruchomych silnika, że ta rzadko - płynna oliwa po paru minutach spływa na dno karteru a po wielu godzinach, dopiero w czasie nocnego chłodu, krzepnie. Wszystkie więc ruchome części są zupełnie suche. Tak suche, jakby je kto wytarł szmatką z tłuszczu. W tym stanie nie powinno się od razu puszczać maszyny na pełne obroty. Powinno się po wywołaniu zapłonu, przez parę dobrych minut utrzymać silnik na bardzo wolnych obrotach. Przyspieszanie tego okresu jest nieświadomym niszczeniem samochodu. Zresztą każdy automobilista powinien wiedzieć, że wprawianie silnika w ruch na pełne obroty, bez obciążenia jest strasznym niszczeniem go. Wystarczy zastanowić się nad



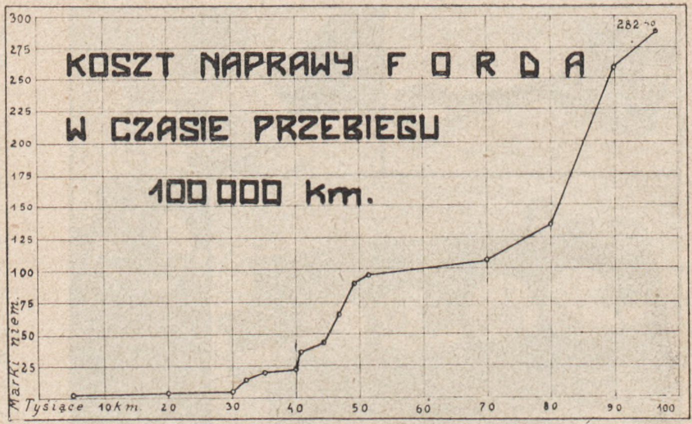
Badania wału korbowego po remoncie przy pomocy czujników.

pytaniem: gdzie się podziewa ta olbrzymia energia, nie wprzęgnięta do pracy użytecznej? Oczywiście, że przepada na tarcie i zmęczenie metalu. Stąd prosta reguła, że silnik nieobciążony powinien obracać się tylko na tak wolnych obrotach, jakie są niezbędne do utrzymania go w ruchu.

Kwestia smarowania jest też bardzo często u nas lekceważona. Gdyby każdy automobilista zobaczył pod mikroskopem jak wygląda smar w różnych okresach swego zużywania się i ile on zawiera, a jak w dodatku ostrych części piasku i produktów ścierania, to pilnowałby ściśle tabeli i przepisów smarowania.

Każdy silnik zbudowany na pewną moc stałej pracy, ma z natury rzeczy większą ilość obrotów, niż tę na którą był przeznaczony. Podobnie jak organizm ludzki stworzony do przebywania drogi z pewną szybkością około 6 km. na godzinę, może zdobyć się w biegu rekordowym na krótki wysiłek i szybkość dochodzącą do 36 km/godz. Lecz to nie jest szybkość którą możnaby przez dłuższy czas utrzymać i żywy organizm opadnie ze sił, maszyna wytrzyma — lecz niszczy się gwałtownie.

Przechodzimy do największej bolączki, a mianowicie fachowej naprawy. Posiadacz samochodu, o ile nie jest technikiem lub wieloletnim wytrawnym amatorem automobilizmu, nie może się znać tak dobrze na naprawie samochodu, by mógł dozorować roboty, postawić właściwe i logiczne wymagania, rozstrzygnąć, które części należy wymienić a co najważniejsze, by umiał odebrać w sposób fachowy gotową robotę. To też naprawa samochodu w większości naszych małych warsztacików, jest psuciem wozu. Nasze rzemiosło w tej dziedzinie nie posiada jeszcze należytej kultury i wiedzy specjalnej, brak im potrzeb-



nych narzędzi i przyrządów pomiarowych, metr wetknięty za butem lub rolka stalowa, to symbol naszej precyzji.

Tu otwiera się wielkie pole działalności Touringklubu. Chcąc wziąć w opiekę nowonabywców samochodowych, a w szczególności wozów małych jak Fiat 501, trzeba roztoczyć opiekę nad warsztatami, gdzie te samochody będą się naprawiały, szczególnie na prowincji. W warsztatach tych powinny się znaleść niezbędne narzędzia i przyrządy pomiarowe, powinny zostać opracowane stałe cenniki, tak jak to istnieje wszędzie w Europie, a osoby wyznaczone przez Touringklub, powinny dopomagać przy udzielaniu zlecenia i odbiorze gotowej roboty.

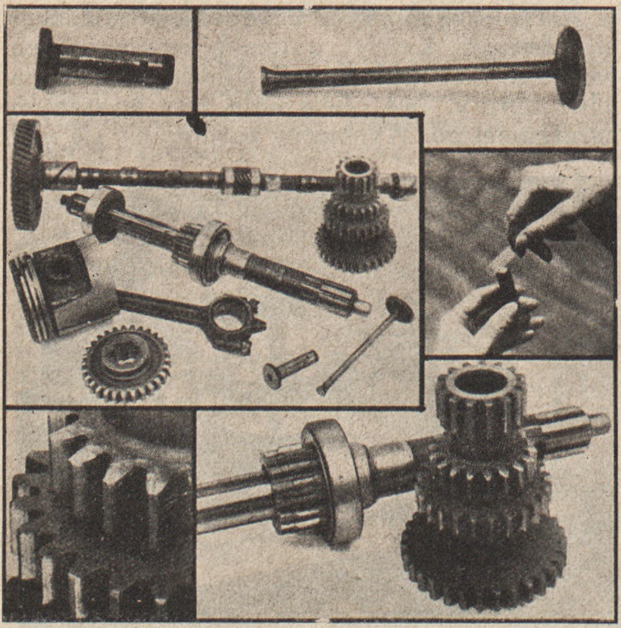
Na zakończenie tych wywodów, przytoczę ciekawy eksperyment dokonany w r. 1930 w Berlinie dla wykazania wytrzymałości Forda. Wobec komisji wzięto ze składu jeden nowy samochód seryjny, bez specjalnego przygotowania i poddano go próbnej jeździe na przestrzeni 100.000 km. Po trzech miesiącach jazdy w dzień i w nocy, rozebrano samochód i poddano gruntownym pomiarom, by ustalić stopień zużycia. Rezultat tych pomiarów dla najważniejszych części przedstawił się następująco:

Zużycie sworznia tłokowego 1/100 mm.
Zużycie wału noskowego 15/1000 mm.
Zużycie popychacze wentylowe 3/100 mm.
Największa owalizacja cylindra 2/10 mm.
Główny wałek skrzynki biegów 1/100.

Wspomniany samochód przebył w ciągu tych trzech miesięcy 40,000 m. wzniesień, 140 tys. zakrętów, nie unikano złych dróg, a po ukończeniu raidu zestawiono koszta uszkodzeń i zamiennych części. Wyniosły one razem 84 Mn., a pierwsza wymiana części okazała się niezbędną po przebyciu około 40 tys. kilometrów.

To praktyczne doświadczenie najlepiej ilustruje co można wydobyć z samochodu, jeśli się z nim umiejętnie obchodzi.

Inż. Eug. Porębski.



Skrzynka biegów i koła zębate nie wykazały najmniejszego zużycia.

Plusy naszej polityki morskiej

Polska zaczyna zdobywać nowego klienta

Nie ulega wątpliwości, że każdorazowe pojawienie się statku pasażerskiego pod polską banderą w portach obcych, do których nasze statki nie zawijają na rejsach regularnych — jest wydarzeniem o znaczeniu, którego może nie wszyscy należycie doceniamy. Jakkolwiek odnosi się to do wszystkich naszych statków pasażerskich, to jednak szczególnie do obydwu naszych motorowców, które odpowiadają najbardziej nowoczesnym wymogom. Stąd wniosek, że nasze wycieczki morskie, czy to na wodach europejskich, czy amerykańskich, mają doniosłe znaczenie dla propagandy Polski zagranicą.

Wiemy, że zeszłoroczna inauguracyjna wycieczka „Wokół Europy" na M/S „Piłsudski" dała jaknajlepsze wyniki propagandowe, a dwukrotne ukazanie się tegoż motorowca na wodach morza Karaibskiego i w portach archipelagu Bahama oraz Wielkich Antylli, dało prasie anglo-amerykańskiej oraz kubańskiej możliwość stwierdzenia, że Polska nie jest już owem „małem państewkiem", którego przeciętny yankes czy kubańczyk nie mógł nigdy odnaleźć na mapie Europy...

Tegoroczna wycieczka inauguracyjna, którą M/S „Batory" rozpoczął „szlakiem Południa", zwiedzając porty inne niż M/S „Piłsudski" roku zeszłego przy podobnej okazji — musi również dać bardzo dodatnie wyniki propagandowe.

Cała wogóle turystyka morska, odbywająca się pod banderą polską, jest w obecnej fazie przedsięwzięciem pionierskiem. Schludność naszych statków, sprawność marynarska i t. p. to najlepsze środki propagandowe, które mówią obcym więcej niż setki najprzychylniejszych o Polsce artykułów w prasie zagranicznej.

Nie należy jednak zapominać o innych momentach podnoszących wartość propagandową naszej turystyki morskiej. Oto zwiększają się teraz poważnie możliwości pozyskania znaczniejszych liczebnie zastępów turystów z za morza. Pomijając wycieczki rodaków zamorskich, które utrwalają znakomicie węzły, wiążące ich z Macierzą, zastanówmy się nad tem, jakiego rodzaju element spośród rdzennych Amerykanów stanowią wycieczkowicze? Są to przeważnie sfery inteligencji zawodowej, młodzież akademicka i nauczycielstwo, a więc te warstwy, które na terenie U. S. A. biorą żywy udział w pracach na niwie społecznej i są dla nas bez porównania cenniejszym elementem, niż górne sfery plutokracji amerykańskiej, znudzone nadmiernym dobrobytem i nie mające wpływu na masy.

Ten typ szarego „globe-trotteura" amerykańskiego „rozpodróżował się" poprostu fantastycznie w dobie powojennej po krajach Europy zachodniej. Nauczycielka amerykańska, pracownica społeczna („social worker"— typowo amerykański i bardzo wpływowy czynnik) studentka i t. p. — stanowią najliczniejszy element pośród dzisiejszych turystów amerykańskich. Wyróżniamy tu specjalnie i podkreślamy przeważającą liczbę kobiet turystek, bowiem kto zna dobrze życie społeczne, organizacyjne, a nawet polityczne St. Zjednoczonych, ten wie, jak wielką dominującą nawet rolę odgrywa tam kobieta.

To też dużo uwagi, czasu i pieniędzy poświęcają różne zrzeszenia propagandy turystycznej, a nawet rządy państw zachodnio-europejskich w celu pozyskania sobie „szarego globe-trottera" amerykańskiego, a zwłaszcza „szarej globe-trotterki". Statystyki min. H. i P. St. Zj. wykazują, że ten właśnie „szary turysta" stanowi gros klijenteli linji transatlantyckich, utrzymujących regularną obsługę pasażerską między portami St. Zj. a Europą.

Ten „szary" turysta ciągle „odkrywa" jakiś nowy zakątek Europy. Już mu jednak obrzydły ścieżki wydeptane w ostatnich dekadach na Zachodzie. Zaczął się tedy interesować Rosją Sowiecką. Skromny w swych

wymaganiach, rozporządza niewielkimi sumami, nie narzeka na brak luksusowych hoteli, interesuje go każda nowość, odmienne rysy charakteru ludności, nieznane stroje ludowe, folklor i t. p.

Chodzi o to, aby nie „przeskakiwał", nie omijał Polski. Uruchomienie przez Polskę dwóch nowoczesnych motorowców, na których klasa turystyczna jest klasą górną, najlepszą — powinno i zaczyna być wyzyskiwane dla ekspansji turystyki po kraju naszym, nie leżącym na udeptanym dotąd szlaku amerykańskiego „globe-trottera".

Zagadnienie naszej turystyki morskiej jest tak rozległe, że wymaga szczegółowego omówienia. Dziś ograniczamy się do podkreślenia najważniejszego momentu, którym jest bezsprzecznie możliwość **pozyskania i utrzymania** przez polskie linje żeglugowe najcenniejszego klijenta — tego „szarego" turysty ze St. Zj. Utrzymanie jego zależne jest nietylko od sprawności organizacyjnej naszych biur podróży i związków turystycznych, lecz od całego szeregu przedsiębiorstw prywatnych, uzdrowisk, właścicieli hoteli i pensjonatów, jadłodajni i miejsc rozrywkowych i t. p. Wszyscy zainteresowani w rozwoju turystyki cudzoziemców, a zwłaszcza tego typu Amerykanów, muszą pamiętać, że chodzi tu o sukces na całej linji, o korzyści osiągane na przestrzeni lat, a nie tygodni czy miesięcy, że wszelkie utrudnienia, nadmierny biurokratyzm, brak uprzejmości, wysokie ceny zemszczą się na naszych linjach żeglugowych — i że przy najlepiej urządzonych statkach — możemy na skutek nieprzestrzegania zasad handlowej gościnności i przyjętej na zachodzie etyki kupieckiej — stracić wszystko to, na co mamy prawo liczyć przy dzisiejszym tempie rozwoju naszej żeglugi pasażerskiej.

Niech ten wielki wysiłek rozumnej pracy, zapoczątkowanej od czasu, gdy zaczął u nas dąć wiatr od morza — nie pójdzie na marne.

G. A.



Worochta — Wiadukt kolejowy. Fot. Błaś. Worochta.

Bez wiz i paszportów — po zdrowie i słońce południa

Ostatnio co raz większe ożywienie w naszej turystyce krajowej budzą Zaleszczyki wraz z przyległymi okolicami, nazwanymi skądinąd zupełnie słusznie „gorącym Podolem“ z uwagi na specyficzny klimat tego zakątka Polski. Na razie wydawaćby się mogło, że na czasie nie jest mówić dziś o plażach słonecznych i kąpielach rzecznych skoro już odczuwa się chłód nadchodzącej jesieni. Skończył się sezon letni, skończyły się z nim wyjazdy wypoczynkowo-turystyczne — według panującej na ogół opinii — następuje więc sezon myśliwski i wkrótce wyjazd w góry, po czyste, górskie, zimowe powietrze. Polska jesień, złotą zwana, budzi ogólnie zachwyt w ludziach swymi ciepłymi barwami, ale nie pociąga już nikogo na cichą wieś, gdzie lipcowe łany zbóż zamieniły pola w szarą powłokę, utrefioną w karby lub rozczesaną zębatymi bronami. Większość uważa jesień za martwy okres w turystyce, oddzielający sezon letni od zimowego. Przekonanie to nie ma głębszego uzasadnienia zważywszy, że warunki klimatyczne niektórych stron naszego kraju w końcu sezonu letniego stwarzają nowy sezon, wprawdzie jeszcze dotąd niezupełnie ożywiony, który można śmiało nazwać złotą polską jesienią. Sezon ten, posiadający wysokie walory leczniczo-klimatyczne, zachowuje zupełną odrębność od pozostałych. Trwa on zaledwie około sześciu tygodni, jednak daje wiele korzyści zarówno turyście, jak i człowiekowi całoroczną pracą steranemu, szukającemu wypoczynku, łońca i innych warunków do regeneracji organizmu. Gromadnie wyjeżdżali wszyscy w lecie z dusznych miast na wsie, by podnieść stan zdrowia w potoku słońca, świeżego powietrza i zażywaniu kąpieli, przy jednoczesnym korzystaniu w spożyciu z obfitości młodych jarzyn. Na jesieni nie może być mowy naturalnie o tych wszystkich nowaliach, wzamian za to mamy w bród różnego rodzaju owoców, z których tylko świeże, dojrzałe i odpowiednio przygotowane są smacznym i zdrowym deserem. Największe jednak znaczenie w lecznictwie niektórych schorzeń posiadają owoce południowe. Mamy ich dużo w miastach, ale nie wszystkie one cieszą się jednakowym popytem i świeżością. Świeżość owocu podwyższa jego wartość w smaku, w jakości, czy nawet w ilości zdatnej do spożycia. Tylko więc owoc dojrzały i przedewszystkiem świeży jest wysoce wartościowy.

Do woli znajdziemy świeżych i dojrzałych owoców południowych w Polsce, do woli rozkoszować się możemy w jesieni kąpielami rzecznymi i słonecznymi na świeżym, ciepłym powietrzu lipcowych dni we wrześniu, korzystając z ciepłej jesieni na „gorącym Podolu“. Upalne dni lata na Podolu minęły już w sierpniu, ale pozostawiły jeszcze po sobie na cały wrzesień i połowę października dużo ciepłoty, dzięki tamtejszym warunkom terenowym i klimatycznym. Nachylenie terenu ku południowi, ciepłe wiatry nadmorskie oraz silne nagrzanie w ciągu letnich miesięcy sprawiają, że aż do 15 października, nie występuje tu różnica temperatury między dniem a nocą tak znaczna, jak w innych okolicach Polski.

Zaleszczyki są najcieplejszym punktem naszego kraju; temperatura dochodzi nawet do 60° C. i to dzięki tylko warunkom lokalnym, które upodabniają je pod względem klimatu do obszarów położonych dalej na Południe od granic Polski.

Zaleszczyki leżą klimatycznie już po za granicami naszego kraju.

Bez żadnych więc trudności wizowych i paszportowych możemy jechać nawet w jesieni po zdrowie i słońce Południa do Zaleszczyk, zażywając tu pod dostatkiem kąpieli na słońcu i w wodzie oraz spędzać na powietrzu długie, ciepłe wieczory jesienne.

Jesień podolska stwarza nam jeszcze jedną prawdziwą rozkosz w postaci obfitej ilości owoców południowych, jak winogron najróżnorodniejszych odmian, kawonów gruntowych, melonów i innych, wyróżniających się silnym zabarwieniem, dojrzałością, aromatem i wysoką procentowością cukru, nie ustępując miejsca przedniejszym gatunkom zagranicznym. Prócz wysokich czynników leczniczych, jak mówi dr. Fr. Parymończyk „Nie mniejsze znaczenie mają Zaleszczyki w leczeniu owocowym i winogronowym chorób przemiany materii, wątroby i schorzeń

gruczołów dokrewnych". Jesień i tylko jesień, ale na gorącym Podolu spędzona, dostarcza nam tyle tego rodzaju owoców, po za wysokowartościowymi gatunkowo owocami krajowymi.

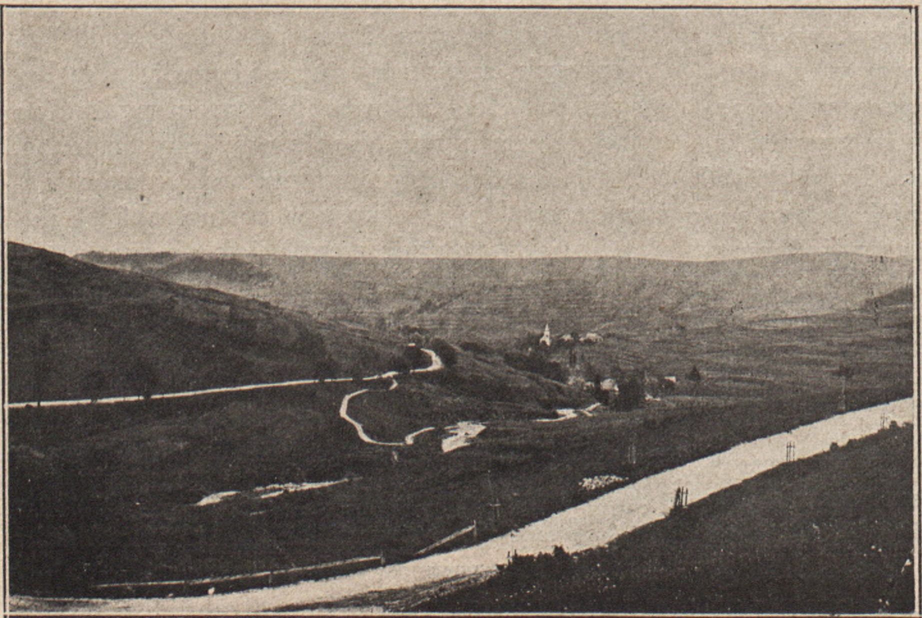
Po zdrowie zatem i po słońce w jesieni tylko do Zaleszczyk!

Nie tylko warunki klimatyczne i czynniki lecznicze pociągają nas na gorące Podole, ale również wspaniałe pejzaże wabią oko każdego turysty. By poznać piękno tego zakątka Polski z jego bogatym folklorem i licznymi zabytkami historycznymi, najwłaściwszą rzeczą jest wybrać się tu własnym środkiem lokomocji, co ułatwi niewątpliwie w wysokim stopniu poznanie wielu charakterystycznych punktów turystycznych. Nadmienić przytem wypada przede wszystkim, że stan dróg zarówno w pow. zaleszczyckim, jak i w sąsiednich z nim powiatach: buczackim, czortkowskim i borszczowskim, przedstawia się zadowalniająco. W większej części są to drogi odpowiednie do komunikacji nawet autobusowej, przyczem łączą one najbardziej charakterystyczne punkty.

Białe serpentyny dróg i szos wyraźnie odbijają się od ciemnego tła czarnoziemu podolskiego i wiją się po całym terenie, daleko objęte wzrokiem obserwatora znajdującego się nad wysoko położonymi brzegami rzek.

Mówiąc o krajobrazie tej części Podola nie można pominąć wspaniałych widoków w korytach rzek, które tworzą głębokie wcięte wyrwy zwane jarami, będące charakterystyczną właściwością tego terenu. Płynie rzeka błękitną wstęgą o przejrzystej tafli wód, wijąca się kręto, jakby zabłąkana szukała właściwej sobie drogi, czasem się nasroży i pomarszczy o głazy leżące na jej dnie i znów płynie wartko dalej w dole, pochyło wznoszących się i zalesionych lub też stromych i skalistych urwistych brzegów. Wspaniałych tych widoków i tak oryginalnych dostarczyć nam może tylko podróż łodzią, kajakiem czy motocyklem lub samochodem drogą wzdłuż rzeki, aż do najodleglejszego punktu polskiego na południowo-wschodniej granicy naszego Państwa, okopów Św. Trójcy, gdzie znajdują się szczątki starożytnych murów zw. „Wałem Trojana", zbudowanych niegdyś przez legionistów rzymskich oraz resztki obozu warownego przeciwko Turkom założonego przez Sobieskiego. Dotąd z Zaleszczyk dojeżdża się szosą, prowadzącą nad brzegiem Dniestru przez stale zmieniającą się panoramę plantacji winorośli, tytoniu, to znów sadów czerwieniących i żółcących się owoców. Szlak ten biegnie dalej jeszcze od okopów Św. Trójcy aż do Chocima, leżącego już po stronie rumuńskiej.

Udając się o kilkanaście kilometrów od okopów Św. Trójcy na północno-zachód od wsi Krzywcze Górne, możemy zwiedzić jedyne bodajże w Polsce pokłady gipsu krystalicznego w jaskiniach, ciągnących się kilka kilometrów a zamieszkałych dawniej przez ludzi na przełomie wieków starożytnych i średniowiecza. Jest to drugi szlak turystyczny Zaleszczyki — Krzywcze Górne.



Zaleszczyki.

Fot. M. Gajak.

Podobne, ale większe jaskinie znajdują się w niedalekiej odległości od Krzywczy na zachód w Biczach Złotych i dostępne dla turystów obok Czortkowa, w Uhyniu. W miejscowości Kręciłów, już po za granicami gorącego Podola na północ od Czortkowa, rozciąga się wspaniały widok na dziki jar Zbrucza. Także wspaniały jar znajduje się około Czerwonogrodu nad Dziurwią, dokąd prowadzi najkrótsza droga z Zaleszczyk. Jest to trzeci szlak najkrótszy i najtańszy Zaleszczyki — Czerwonogród.

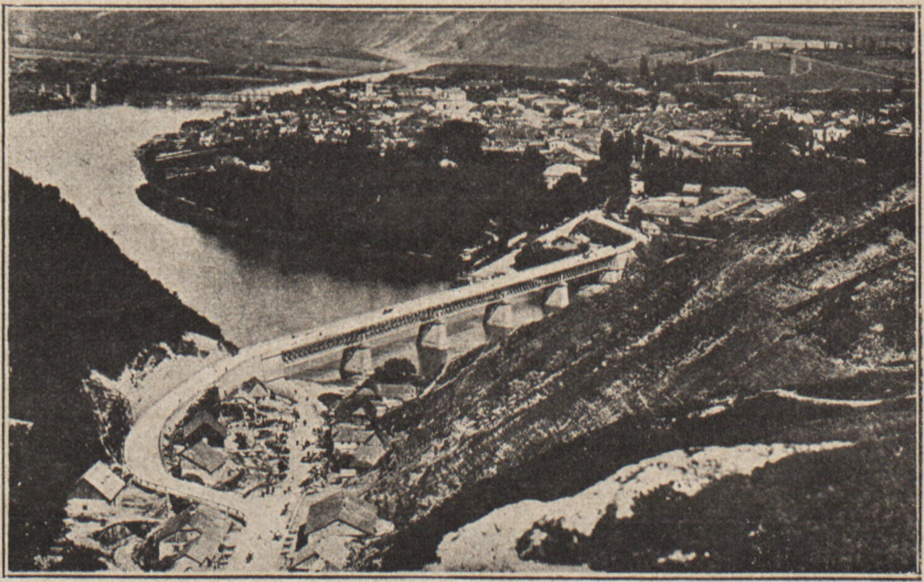
Licznie następnie rozrzucone po miastach i okolicach zamki, kościoły, klasztory, stare dwory i różne budynki stanowią cenne zabytki architektury z wczesnego i dalszych wieków średniowiecza. Tu wymienić należy Buczacz, Czortków, Skale i Kudryńce. Zaleszczyki również są bogate w zabytki, posiadają liczne hotele, pensjonaty i restauracje oraz wspaniałe winnice po za dobrze utrzymanymi winnicami w Zazulińcach i Wysuczku, goszcząc u siebie liczne przybyłych gości ze wszystkich stron Polski na dorocznych uroczystościach „Obchodu Winobrania", organizowanych w drugiej połowie września pod protektoratem wysokich dostojników państwowych.

Pochody ze zbiorami jesiennymi, zwiedzenie winnic, plantacji tytoniu i sadów, zabawy ludowe połączone z obrzędami dożynkowymi i pokazem strojów ludowych składają się na całość uroczystości winobrania, które w bieżącym roku przypadły na czas od 15 do 27 września.

Clou tegorocznych uroczystości obchodu Winobrania wyznaczone jest na niedzielę 20 b. m., obejmując programem obchód drużyn z wieńcami z winnic z 4-ch powiatów wraz z pokazem strojów i tańców ludowych oraz zjazdem gwiaździstym zorganizowanym przez Polski Touring-Klub w Warszawie i Zjazdem Flakatowym zorganizowanym przez Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie. W czasie trwania obchodów Winobrania można zwiedzić wystawę owoców, winnice w Zaleszczykach, w Dobrowlanach, w pow. buczackim, plantacje tytoniu w powiecie borszczowskim i czortkowskim oraz spędzić „Noc nad Dniestrem" mile i wesoło na dancingu urządzonym na plaży słonecznej. Korzystając więc z 66-cio procentowej ulgi kolejowej, każdy ma niebywałą okazję poznania tak ciekawej części naszego kraju i osobiście przekonać się o istnieniu polskiej, złotej, ciepłej jesieni na gorącym Podolu, gdzie słońce dziś grzeje jak w lipcu, a obfitość owoców i winogron wywołuje prawdziwą rozkosz.

Po raz pierwszy obchód Winobrania zorganizowany był w roku zeszłym i już stał się uroczystością doroczną, budząc, wciąż wzrastające zainteresowanie wśród społeczeństwa polskiego i ściąga kilka tysięcy turystów z różnych stron do Zaleszczyk. Wierzyć trzeba, że jeszcze większą ilość ściągać będą te uroczystości w następnych latach i zachęcą do wyjazdu na cały sezon po zdrowie i słońce do „Polskiego Meranu" nad Dniestrem.

Mieczysław Gajak.



Zaleszczyki — Widok ogólny.
Fot. M. Gajak.

INŻ. ADAM KARPIŃSKI

W sprawie ograniczenia ruchu furmanek w stolicy
O wdrażanie kultury drogowej
Objazdy

Do egzotycznego wyglądu naszej stolicy przyczynia się bez wątpienia znaczna ilość konnych pojazdów wogóle, a w szczególności furmanek wiejskich i wozów ładunkowych.

Od kilku lat obserwujemy na ulicach Warszawy wciąż wzrastające natężenie ruchu konnego. Odczuwamy to w postaci coraz to bardziej utrudnionej jazdy samochodem.

Obecnie już nie tylko na ulicach handlowych (jak Żelazna, Nalewki) ale i na głównych, reprezentacyjnych (Al. Jerozolimskie, Krakowskie Przedmieście) musimy uprawiać g y m k h a n ę, aby zdołać wyminąć ciągnące krokiem sznury wozów z cegłą, kmieci jadących ze słomą i furmanów wożących stare beczki.

Co więcej — woźnice uzyskują z każdym miesiącem coraz mocniejszą „podstawę moralną" i swoiste poczucie wolności obywatelskiej, polegającej z jednej strony na nieustępliwości wobec zmotoryzowanej mniejszości, z drugiej zaś na luźnej interpretacji przepisów drogowych. Nie rzadko spotyka się fury w dwuch (a nawet w **trzech** — sic!) szeregach, a w każdym razie na samym środku jezdni.

Odnosi się wrażenie, że nasze organa porządkowe są bezsilne wobec zalewających stolicę mas shippizowanych. Z pewnością jest to wrażenie mylne, polegające na tem, że automobiliści dotychczas biernie znosili ekstrawagancje furmanów, nie udając się do władz o pomoc. Jest już czas najwyższy, aby nasze indywidualne zgrzytania zębami (przyciszone szybami limuzyny) zastąpić przez poważne, zespołowe wystąpienie z odpowiedniemi propozycjami.

Jeśli chcemy otoczyć rzeczywistą opieką świeże zacząłki motoryzacji oraz jeśli zależy nam na tem, by zagraniczni goście nie odnosili ze stolicy Polski wrażeń — swoją drogą jedynych w Europie — ale jakżeż mało licujących z mocarstwowem stanowiskiem Państwa, to należałoby:

1) Zamknąć kategorycznie dla ruchu konnego (z wyjątkiem n o l e n s v o l e n s — dorożek) główne ulice Warszawy od godziny 8 do 22.

2) Na arteriach przelotowych regulować rygorystycznie za pomocą gęstej sieci posterunków i patroli policyjnych ad hoc ustawionych, ruch konny zgodnie z istniejącymi przepisami.

3) Z przewężonych odcinków ulic o znacznym natężeniu ruchu samochodowego (takimi są np. po zamknięciu Starego Miasta ulice Nowiniarska i Franciszkańska) usunąć zupełnie pojazdy konne, kierując je okrężnemi drogami.

* * *

Nie jesteśmy i my, automobiliści i motocykliści bez błędów i nie wszyscy posiadamy najwyższą kulturę drogową.

Potrafimy zajeżdżać tor wyprzedzającemu, nie ustępować całemi minutami ze środka jezdni, nie przygasić reflektorów, jeśli się zdarzy, że mamy je mocniejsze niż „przeciwnik". Nie dla jednego przydała by się jakaś „akademia jazdy".

Ale komu naprawdę trzeba dać szkołę — i to najbardziej elementarną — to woźnicom i cyklistom.

Woźnice. Jeżdżą oni jak wiadomo wprost przeciwnie, niż nakazują przepisy. Nasz Podhalanin jedzie z a s a d n i c z o lewą stroną drogi i w dodatku ma słuch przytępiony na dźwięk trąby. Chłop wracający z jarmarku jest nastrojony wesoło, towarzysko, więc też najchętniej jedzie o b o k swego pobratymca. Wozy z cegłami jeżdżą w Warszawie t y l k o środkiem jezdni, a ich automedoni idą najczęściej luźną grupą po lewej stronie takiego „pociągu", wymagając od automobilisty, aby ich mijał niewłaściwym bokiem.

Podane tu przykłady należą do całkiem niewinnych, raczej ujmujących swem folklorystycznym zabarwieniem. Ale ileż innych, czasem wprost groźnych wybryków furmańskich przeżył każdy z nas: zajechanie toru bez żadnego ostrzeżenia, wyjechanie nagle furmanki z ukrytej polnej drogi — podobne wypadki przebiegają zawsze prawie „o włos" od katastrofy.

Cykliści. Zajmowaliby tak mało miejsca na szosie i tak by nic nie zawadzali, gdyby nie jedna ich właściwość: tor ich jazdy wije się wężem, meandrem. Nigdy nie można być pewnym, czy mijając rower nie wypadnie nam nagle „uskoczyć" w bok, zwłaszcza jeżeli cyklista jest młodociany i dla swych sztuk wybrał właśnie środkowy pas jezdni. Niedawno spotkałem na Żoliborzu takiego gimnazjalistę na rowerze. Jechał samiutkim skrajem ulicy Marymonckiej, po prawej stronie — aż dziw. Dopiero gdy się zbliżałem, zaczął skręcać w lewo — pod auto. Trąbię, on nic, tylko coraz bardziej skręca. Hamuję, trąbię, a on jest już właśnie na torze — wpoprzek. Najspokojniej zawraca sobie. Zjechałem aż po obrzeże szosy i zdołałem zatrzymać wóz w chwili, kiedy ten farys żoliborski zakończył ewolucję ocierając się o mój błotnik. To się teraz lekko pisze ale — proszę państwa — to było straszne.

×

Niechybnie można na wszystkie objawy dzikiego ruchu drogowego znaleźć radę. Znaleźli ją Czesi, cywilizując Słowaków — górali w ciągu kilku lat tak, że teraz na szlaku Poprad — Baradla nie spotka się chłopa nie zachowującego skrajnie lewej (u nich prawidłowej) strony drogi, dzieci wiejskich bawiących się na szosie ani fury stojącej wpoprzek toru.

Możemy i my zacząć zaprowadzać kulturę drogi. Musimy nawet. Trzeba tylko znaleźć dobry sposób i działać.

Mój kolega, Inż. W. Brzozowski podał projekt, który mi się wydaje realny i celowy:

Trzeba tylko, aby władze zgodziły się aby ludzie zmotoryzowani poświęcili się nieco pro publico bono. Poprostu automobiliści i motocykliści (w pierwszym rzędzie zrzeszeni) zobowiążą się raz w tygodniu wyjechać na miasto i na szosę z przedstawicielem władzy (z policji). Podczas takiej np. 2-godzinnej przejażdżki władza będzie wkraczać „in flagranti“ we wszystkich wypadkach zauważonych uchybień porządkowych przez pouczanie, napominanie, wreszcie karanie.

Jestem pewny, że każdy kolega klubowy przychyli się chętnie do tej myśli, której zrealizowanie dałoby już w krótkim czasie dodatnie wyniki praktyczne.

Napewno opłaciłoby się nam spalić trochę benzyny i zużyć nieco czasu, a za to jeździć (może już po roku?) po kraju — jak po Europie.

* * *

Miałem sposobność zetknąć się w tym roku z objazdami naprawianych szos u nas, w Czecho-Słowacji i w Austrii.

O ile n a s z e objazdy zmuszają (np. na szlaku Warszawa — Kraków) do poruszania się z szybkością 5 do 10 km/godz. ze względu na swe wyboje, o ile czeskie (lub raczej słowackie) są już lepsze — nawet w terenie górskim, o tyle **austriackie** mogą stanowić dla nas wzór pod każdym względem:

Są one przygotowane przed zaczęciem robót na szlaku. Jezdnia na objazdach jest żwirowana, walcowana, gładziutka. Od właściwej szosy różnią się objazdy tylko wąskością, więc też co 100 do 200 m są przygotowane rozszerzenia do mijania, oznaczone wielkimi tablicami; jechać można z dowolnie dużą szybkością, ograniczoną tylko bezpieczeństwem na zakrętach.

I jeszcze jedno: w żadnym wypadku nie spotkałem za granicą **objazdu 80-kilometrowego,** zalecanego dla **ominięcia 34 km. szosy,** przebudowywanej na kilku odcinkach. Nie spotkałem wspaniałych tablic z mapami, z wypisanemi długościami odcinków i numerami dróg państwowych, kierujących automobilistę w daleką, a co ważniejszą, całkiem zbędną podróż.

To, co napisałem odnosi się do odcinka szlaku Zakopane — Kraków, między Chabówką i Głogoczowem. Objazd wyznaczony przez władze drogowe daje sposobność zwiedzenia Makowa, Suchej, Skawiec, W a d o w i c, Kalwarii, Izdebnika i ma długość właśnie ok. 80 km. Zbędność tego objazdu polega na tem, że można (jeśli się wie) pojechać na Jordanów, Łętownię i już po 25 km. naprawdę potrzebnego objazdu dostać się na główny szlak w Pcimiu (w ten sposób omija się rozkopany kawałek długości ok. 17 km.).

Pytam: cui bono stoją jeszcze wciąż dwie wielkie tablice z mapami w Chabówce i Głogoczowie?

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

WYNIKI ZJAZDU NA ZAWODY BALONOWE „GORDON BENNETT'A".

Z okazji zawodów o puhar Gordon Bennett'a — Polski Touring Klub w porozumieniu z Automobilklubem Polski oraz Aeroklubem R. P. zorganizował wszechpolski Zjazd samochodowo - motocyklowy do Warszawy.

W zjeździe wzięło udział 36 samochodów oraz 2 motocykle, ukończyło raid 24 zawodników.

Pierwsze miejsce zajął Wiceminister Skarbu Ferdynand Świtalski, Prezes Polskiego Touring Klubu, na Polskim Fiacie, (punktów 294,36), zdobywając 6 nagród, a mianowicie:

1) firmy „Stomil" — Oponę samochodową,

2) firmy „Karpaty" — 240 litrów benzyny i 15 litrów olejów,

3) nagrodę Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych — składkę ubezpieczeniową za cały rok,

4) złotą plakietę Polskiego Touring Klubu,

5) mapę samochodową Polskiego Touring Klubu,

6) medal pamiątkowy A. R. P. z dyplomem.

Drugie miejsce zajął inż. Stefan Jerzy Lande (Polski Touring Klub, Łódź) na maszynie Ford-junior, (punktów 287,80), zdobywając:

1) nagrodę specjalną firmy „Standard-Nobel" — 100 litrów benzyny,

2) złotą plakietę Polskiego Touring Klubu,

3) mapę samochodową Polskiego Touring Klubu,

4) medal pamiątkowy A. R. P. z dyplomem.



Przybycie na metę w Warszawie prezesa P.T.K. P. Min. Świtalskiego, zdobywcy 1-ej nagrody i P. Dyr. Drojanowskiego, zdobywcy 3-ej nagrody.

Trzecie miejsce na samochodzie Polski Fiat 508, zajął dyr. Wacław Drojanowski (Polski Touring Klub), (punktów 283,72), zdobywając 6 nagród, a mianowicie:

1) firmy „Stomil" — oponę samochodową,

2) firmy „Standard - Nobel" — 100 litrów benzyny,

3) nagrodę Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych — roczna składka ubezpieczeniowa,



Jury na Placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie.

4) mapę samochodową Polskiego Touring Klubu,

5) plakietę Polskiego Touring Klubu,

6) medal pamiątkowy A. R. P. z dyplomem.

Czwarte miejsce z kolei zajął p. inż. Leszek Piasecki (punktów 271.92) na samochodzie marki Polski Fiat 508, zdobywając nagrodę specjalną firmy „Karpaty" — 65 litrów benzyny i 3 litry smarów, oraz srebrną plakietę Polskiego Touring Klubu i medal pamiątkowy A. R. P. z dyplomem.

Nagrody Klubowe — srebrne plakiety Polskiego Touring Klubu, mapę samochodową i medale pamiątkowe A. R. P. ponadto otrzymali zawodnicy, którzy zajęli dalsze z kolei miejsca: piąte miejsce — dyr. Rozenblat Tadeusz Antoni (P. T. K. Łódź) na samochodzie marki Polski Fiat 521 (punktów 270.04).

Szóste miejsce — inż. Kleiber Aleksander (P. T. K. Warszawa) na samochodzie D. K. W., punktów 268.04.

Medale Aeroklubu R. P. oraz srebrne plakiety Polskiego Touring Klubu z dyplomem.

7) Haeberle Krzysztof	—	266.36 pkt.
8) dyr. Kucharski Zygmunt	—	240.20 „
9) Kronzilber Mieczysław	—	239.20 „
10) Heller Paweł	—	237.22 „
11) Wierzba Marian	—	236.04 „
12) Brendler Jerzy	—	235.32 „

Reszta zawodników otrzymała bronzowe plakiety P. T. K.

WYJAZD DELEGACJI POLSKIEGO TOURING KLUBU NA MIĘDZYNARODOWY KONGRES TURYSTYCZNY.

W dniu 12-ym b. m. udała się do Francji Delegacja Polskiego Touring Klubu, pod przewodnictwem P. Wice-Ministra F. Świtalskiego, na doroczny Międzynarodowy Zjazd Alliance Internationale de Tourisme.

Międzynarodowa ta organizacja jednoczy w tej chwili w pięciu częściach świata 7 miljonów zrzeszonych turystów i automobilistów i cieszy się poważnym autorytetem. Polski Touring Klub dopiero po raz drugi wysyła delegację, akcentując tem samem swoje zainteresowanie sprawami turystycznemi i automobilowemi i utrwala stanowisko Polski w rodzinie wielkich turystów świata.

ZJAZD GWIAŹDZISTY NA ŚWIĘTO WINOBRANIA DO ZALESZCZYK.

Polski Touring Klub z inicjatywy i przy współudziale Towarzystwa Ziem Wschodnich organizuje w dniu 20-ym września b. r. Zjazd Gwiaździsty automobilowo-motocyklowy na Święto Winobrania do Zaleszczyk. Kulminacyjnym dniem Święta Winobrania będzie 20-ty września, w którym to dniu odbędą się pochody regjonalne grup dożynkowych z terenu Podola i dlatego aby uczestnikom Zjazdu pokazać ten malowniczy i najbardziej atrakcyjny moment obchodu Winobrania, meta Zjazdu wyznaczona została w Zaleszczykach od godziny 10-ej do 1-ej.

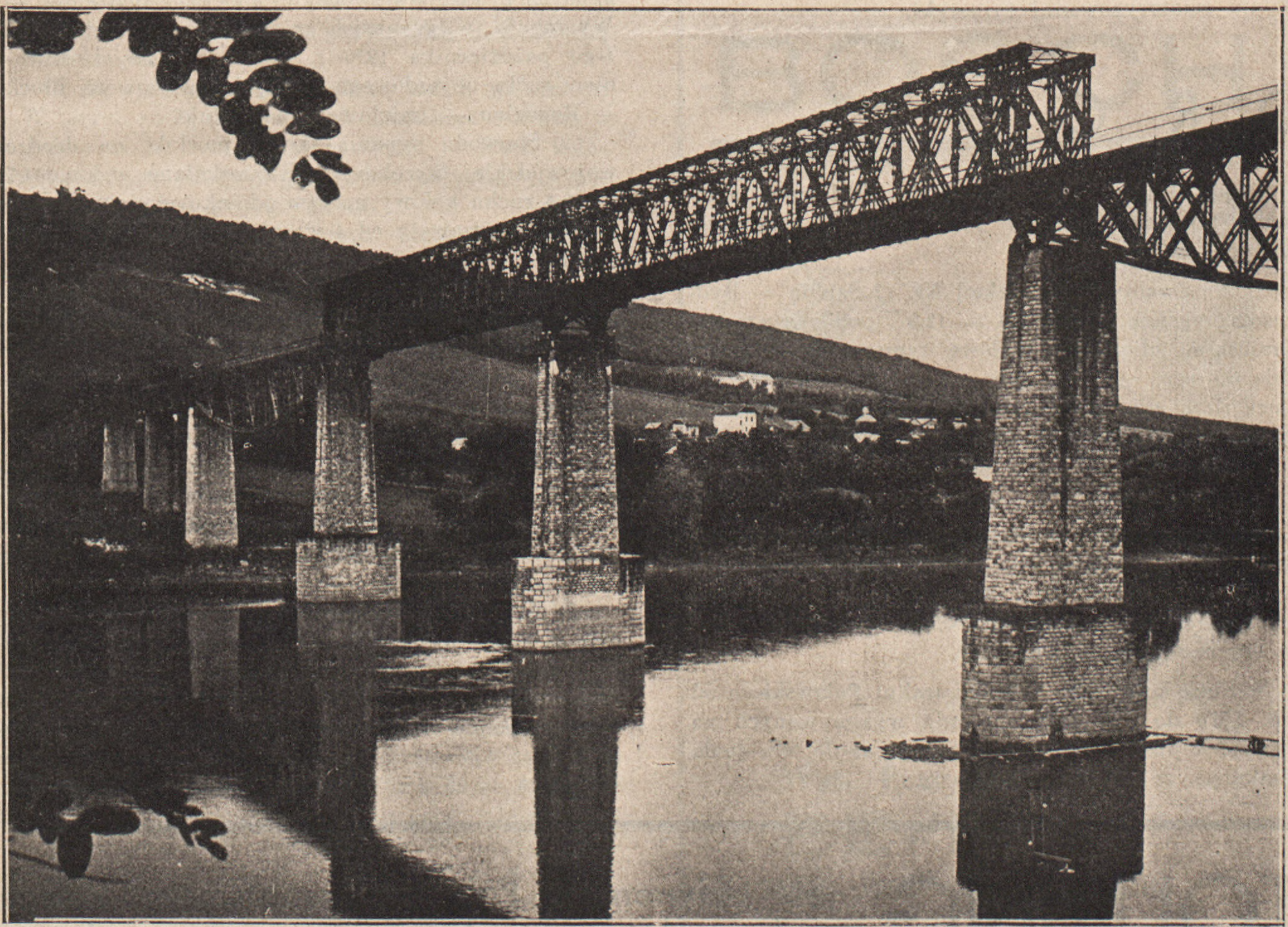
Na Prezesa Jury zaproszono P. Wojewodę Tarnopolskiego. Regulamin Zjazdu oparty na zasadach regulaminu Zjazdu na Zawody Gordon-Bennett'a jest do przejrzenia w Polskim Touring Klubie, ul. Kredytowa 3 i w Towarzystwie Rozwoju Ziem Wschodnich, Marszałkowska 153.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA SAMOCHODOWA W PRADZE.

W czasie od dnia 16 do 25 października 1936 r. odbędzie się w Pradze Czeskiej XXVI Międzynarodowa Wystawa Samochodowa.

ZNIŻKI DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Zakłady Wulkanizacyjne „Rekord", Warszawa, ul. Poznańska Nr. 6 i Oddział na ul. Bonifraterskiej Nr. 29, udzielają członkom Polskiego Touring Klubu od wszelkich robót wykonanych w Ich Zakładach i od wszelkich zakupów towarów 30% rabatu.



Zaleszczyki — Most kolejowy. Fot. J. Jaroszyński.

Wyniki zjazdu Gwiaździstego na obchód winobrania w Zaleszczykach

W dniu 20 września r.b. odbył się Zjazd Gwiaździsty na Obchód Winobrania w Zaleszczykach, którego wyniki są następujące:

I.	m. zajął p.	Witold Pajewski	uzysk.	pkt.	307,88
II.	„ „ „	Bohdan Rychter	„	„	295.28
III.	„ „ „	Roman Pomianowski		„	259.16
IV.	„ „ „	Augustyn Czartoryski		„	200.60
V.	„ „ „	Jerzy Dodacki	„	„	200.12
VI.	„ „ „	adw. Irena Brodzka	„	„	198.24

Zjazd powyższy wzbudził zainteresowanie wśród szerokich sfer automobilistów z różnych miast Polski, jednakże z uwagi na zbyt odległą trasę, tylko wyżej wymienieni zakończyli raid po myśli regulaminu w przewidzianym terminie.

Przewodniczącym Jury Zjazdu był Wojewoda Tarnopolski P. Dr. Biłyk, zaś Komandorem na mecie w Zaleszczykach p. Dr. Z. L. Kremer, Delegat Okręgowy Polskiego Touring Klubu we Lwowie. W Kierownictwie Raidu czynnie współdziałał sekretarz Sekcji Samochodowej p. Jerzy Dodacki.

Zawodnicy po przybyciu na metę zostali owacyjnie przyjęci przez zebraną publiczność, która w ten sposób zaakcentowała swoje zainteresowanie w dziedzinie zmotoryzowanej turystyki.

DROGI

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) Na drodze wojewódzkiej Nr. 12 Szubin — Bydgoszcz, odcinek w km. 9,5 — 13,0 (pod Kruszynem Kraińskim) ukończono budowę tymczasowego mostu objazdowego, wskutek czego otwiera się powyższy odcinek drogi dla ruchu publicznego. Ruch na szosie tymczasowy ogranicza się dla pojazdów konnych i mechanicznych do 7 ton obciążenia brutto.

2) Zamyka się most na drodze powiatowej Jarocin—Kowalew na Lutyni w Słupi na czas naprawy mostu. Ruch kołowy i samochodowy odbywać się będzie z Jarocina na Wysogotówek i odwrotnie, drogą objazdową przez Tarce a z Jarocina na Wolę Ks. i odwrotnie drogą objazdową przez Witaszyce.

3) Ruch kołowy na odcinku traktu Puławskiego od km. 5,370 do km. 8,600 spowodu wykonywanych na nim robót przebudowy jezdni zostaje aż do odwołania zamknięty ze skierowaniem:

a) ruchu pojazdów mechanicznych oraz konnych ciężkich — traktem Piaseczno — Jeziorna — Wilanów — Warszawa,

b) ruchu pojazdów konnych lekkich — drogami gruntowemi: od km. 9,900 traktu Puławskiego przez Gorzkiewkę — Zbarz, skąd traktem Służew — Raków do traktu Krakowskiego.

4) Szybkość pojazdów mechanicznych na odcinku drogi powiatowej Chrzanów — Młociny od km. 4,800 do km. 5,800 położonych na terenie osiedla Boernerowo w pow. warszawskim ogranicza się do 30 km. na godzinę.

5) W związku z pogrubieniem kory szabrowej na km. 51 i 52 drogi państwowej Nr. 3/19 Słonim—Baranowicze — Nieśwież, w Baranowiczach nastąpi czasowa przerwa w komunikacji na powyższym odcinku. Przerwa powstanie na długości 2 km. z dniem 4.IX.36 r. i przypuszczalnie będzie trwała do dnia 4.X.36 r. Czasowy objazd będzie przez ul. Mińską i Narutowicza, długość którego wynosi 2,5 km.

6) Z dniem 1.VIII 1936 został przywrócony normalny ruch kołowy na drodze powiatowej Dolina — Rożniatów.

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) Ruch pajazdów ciężkich mechanicznych i konnych na drodze wojewódzkiej Płock — Bodzanów — Wyszogród w granicach miasta Płocka zostaje do 1-go października 1936 r. zamknięty ze skierowaniem ruchu objazdowego drogami powiatowemi Płock — Rogozino — Imielnica i odwrotnie.

2) Spowodu sypania nowej powłoki na drodze wojewódzkiej Strzelno — Krzywekolano w km. 44,7 — 46,4 ruchu kołowy na tym odcinku w ciągu dwóch tygodni, począwszy od 4 września b. r., będzie utrudniony.

3) Spowodu sypania nowej powłoki na drodze wojewódzkiej Mątwy — Radziejów w km. 36,0 — 37,4 ruch kołowy na tym odcinku w ciągu dwóch tygodni, począwszy od 4 września 1936 r. został utrudniony.

4) Na szosie państwowej Bydgoszcz — Nakło w km. 98,0 — 99.050 i 99,4 — 100,1 przystępuje się do odnawiania powłoki tłuczniowej, wskutek czego ruch kołowy będzie na tym odcinku utrudniony. Podczas pracy utrzymywany będzie ruchu kołowy na letnim torze. Prace potrwają od 1 do 20 września b. r.

5) W związku z przystąpieniem z dniem 7 września b. r. do uruchomienia robót około remontu mostów drewnianych na drogach Kępno — Ostrów — ograniczony zostaje ruch publiczny w miejscach budowy, a mianowicie: w km. 2,30 (Hanulin) w czasie od 7 — 16 września b r., w km. 19,1 (Kuźniki) w czasie od 14 — 23 września b. r. Ruch publiczny od-

bywać się będzie połową nieprzerwanej drogi i regulowany będzie na miejscach budowy przez służbę drogową.

6) Z powodu robót w czasie układania dywanika bitumicznego — zamyka się dla wszelkiego ruchu kołowego drogę państwową Katowice — Mikołów na odcinku Brynów — Piotrowice na czas od 9.IX. do 10.X.1936 r. Objazd jest w razie zamknięcia odcinka od Brynowa do krzyżowania z drogą powiatową Ligota — Piotrowice przez Brynów — Ligotę; w razie zamknięcia odcinka od Piotrowice — Podlesie — Mikołów.

7) Droga powiatowa Bąków — Pruchna, na terenie gminy Bąków powiatu bielskiego na odcinku od km. 1,550 do km. 3,380, spowodu przebudowy, została z dniem 7.IX. zamknięta dla ruchu kołowego. W czasie zamknięcia drogi ruch ze Strumienia do Pruchnej względnie Golasowic odbywać się będzie przez gminy Jarząbkowice i Pielgrzymowicie powiatu pszczyńskiego. Ruch kołowy na powyżej wymienionym odcinku drogi, zostanie zamknięty na przeciąg jednego roku.

8) W związku z przebudową mostu na klm. 4 szosy 3/14 na przepust betonowy — ruch od dnia 9 września 1936 r. został skierowany na pasy drogowe po prawej stronie szosy, obok mostu — na długości 320 m b.

9) Dnia 12 września 1936 r. o godz. 15-ej nastąpi otwarcie ruchu na trasie Stanisławów — Tyśmiennica. Jedynie spowodu układania kostki na dojeździe kolejowym ruch przez wiadukt kolejowy będzie zamknięty i skierowany ulicą Jagiellońską i Wołczyniecką.

10) W związku z przebudową mostu na drodze 3 W. przez rzekę Biebrzę pod Sztabinem z dniem 4 września b. r. most został zamknięty. Ruch kołowy będzie się odbywał po moście objazdowym pobudowanym obok starego mostu.

11) Na moście Nr. 23/1 przez rzekę Narew pod Kruszewem na szosie powiatowej Białystok — Kruszewo Jeżewo ograniczono na czas nieokreślony ciężar pojazdów do 2 (dwuch) tonn, oraz szybkość do 6 klm. na godzinę — spowodu złego stanu tego mostu.

12) W związku z przebrukowaniem jezdni na drodze państwowej Kostrzyń — Toruń w km. 73,5 — 74,0 t. j. w mieście Strzelnie w ulicy Inowrocławskiej, zamyka się odcinek tej drogi dla ruchu kołowego na przeciąg trzech tygodni. Droga objazdowa prowadzi przez ulicę Stodolną w Strzelnie.

13) W województwie lwowskiem, w powiecie przemyskim na drodze państwowej Nr. 10 „trakt Sandomierski na odcinku z Przemyśla do Nehrybki od km. 235.8 do 237.4 spowodu rekonstrukcji drogi — zostaje zamknięty ruch dla wszelkich pojazdów konnych do 1 października 1936 r. Ruch pojazdów mechanicznych utrzymany. Dla pojazdów konnych objazd odbywać się może drogą okólną przez Nehrybkę. Objazdy oznaczone są stosownemi tablicami.

14) W związku z przebudową mostu przez rzekę Skrodę i rekonstrukcję jezdni w km. 57 m. pod Grabowem, ruch kołowy na odcinku drogi państwowej Nr. 1/11 Kolno — Wyszowate — Grabowo — Świdry z dniem 15.IX r. b. zostaje zamknięty aż do odwołania.

Na czas zamknięcia ruchu kołowego na wspomnianym odcinku drogi państwowej Nr. 1/11 ruch wszelkich pojazdów mechanicznych oraz ciężkich ładownych wozów konnych, skierowuje się trasą dróg bitych Kolno — Łabno — Borkowo — Korzeniste — Poryte — Stawiski — Świdry. Pojazdy konne lekkie oraz lokalny ruchu furmanek bez ładunku może odbywać się gruntowemi drogami gminnemi, a w szczególności traktem Szczuczyn — Niedźwiadna — Kurki — Lachowo — Kolno.

15) Spowodu przebudowy mostu na potoku Przybędza Nr. 8/1 w ciągu drogi państwowej Nr. 13/20 Zabłocie — Zwardoń zamyka się ruch komunikacyjny na odcinku od klm. 7.200 — 10.200 na przeciąg dni 14-tu.

Ruch komunikacyjny dla pojazdów dalekobieżnych (mechanicznych) pomiędzy Żywców a Zwardoniem odbywać się będzie przez objazd z klm. 7.200 drogi państwowej Nr. 13/20 na Cięcinę, drogą b. krajową Juraszów — Rajcza — Ujsoły i następnie drogą powiatową „na Zieloną" do drogi państwowej Nr. 13/20 w klm. 10.200 względnie drogą b. krajową Juraszów — Ujsoły od km. 0.000 do km. 18.000 przez gminę Rajcza — Sól — do Zwardonia.

Ruch komunikacyjny dla miejscowych wozów gospodarczych odbywać się będzie bez ograniczeń przez przejazd w bród.

KRONIKA TURYSTYCZNA

Kalendarz ważniejszych imprez w Polsce 1936 r.

PAŹDZIERNIK

1—10 **Warszawa** — c. d. Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrycznego.

1—10 **Kraków** — Wystawa kwiatów i owoców.

4 **Warszawa** — Wyścigi konne, bieg o nagrodę Janowską im. Marszałka Piłsudskiego.

10—15 **Kraków** — Konkurs tańców i pieśni ludowych.

18 **Kraków** — „Otrzęsiny" średniowieczne misterium studentów Uniwersytetu w dziedzińcu Biblioteki Jagiellońskiej.

19 **Warszawa** — Zjazd Międzynarodowego Komitetu doradczego do spraw telegrafu.

LISTOPAD

1 **Piekary Śląskie** — Odpust WW. Świętych, stroje ludowe.

1, 2 Cała Polska, uroczystości Zaduszek, obchody na cmentarzach.

11 Cała Polska — Święto Niepodległości, parady wojskowe, największe w **Warszawie.**

25 **Nowy Targ** — Odpust i jarmark św. Katarzyny, stroje góralskie.

Data nieoznaczona **Kraków** — Wystawa sportowo-turystyczna.

GRUDZIEŃ

19 **Pińsk** — Odpust prawosławny św. Mikołaja, stroje i typy poleskie.

23—31 **Zakopane** — Ferje Bożego Narodzenia, zjazd około 12.000 gości, sporty zimowe.

26 **Zakopane** — Inauguracja sezonu zimowego, skoki narciarskie.

Zestawił:
Dr. Mieczysław Orłowicz

UCZESTNICY PODRÓŻY NAOKOŁO ŚWIATA ZWIEDZAJĄ POLSKĘ.

W dniu 7 września r. b. bawiła w Warszawie grupa 32 Francuzów i Anglików, pasażerów M/Y „Stella Polaris", którzy, biorąc udział w podróży naokoło świata, przybyli do Gdańska, a stamtąd wyruszyli na zwiedzenie Gdyni i Warszawy.

Po raz pierwszy w dziejach naszej turystyki uczestnicy podróży naokoło świata w tak licznej grupie zatrzymali się w Polsce. Cudzoziemscy turyści zwiedzili w Warszawie Zamek, Stare Miasto, Katedrę, Łazienki i Belweder.

JESIEŃ NA KURPIACH.

Polski Touring Klub organizuje motorową Jazdę Konkursową pod hasłem „Jesień na Kurpiach" w dniu 3-im października b. r. W jeździe przewidziane są ciekawe imprezy, a mianowicie: jazda szosowa dzienna, nocna jazda patrolowa oraz próba sprawności.

Meta przewidziana jest w pięknym majątku na Kurpiach, gdzie odbędzie się zebranie towarzyskie.

SKUTECZNA PROPAGANDA

Obywatel australijski — p. Roberts, znany grafik australijski, zwrócił się do Polskiego Touring Klubu z prośbą o przesłanie mu plakatów polskich, zaprojektowanych przez naszych grafików.

P. T. Klub wysłał p. Robertsowi „Rocznik grafiki polskiej", ofiarowany klubowi przez Polską Agencję Telegraficzną (PAT.).

O wartości tego wydawnictwa świadczy list otrzymany przez Polski Touring Klub od p. Roberts'a, który poniżej podajemy w tłomaczeniu:

POLSKI TOURING KLUB — WARSZAWA

Szanowni Panowie!

Otrzymałem list Panów z dn. 13.6 z zawiadomieniem o przesłaniu broszur i z przyjemnością donoszę Panom, że nadeszły one w porządku, dziękuję przeto Panom za honorowanie mej prośby.

Wzbudziły one we mnie duże zainteresowanie i są rozchwytywane przez osoby, odwiedzające moje pracownie, w których je (broszury) umieściłem. Dużo osób wyrażało się o doskonałości polskich grafików, którzy wyjątkowo dobrze to wykonali, za co składam im gratulacje.

Byłem rozczarowany z powodu nieotrzymania polskich plakatów, któremi chciałem udekorować swe ściany, lecz Panowie wspaniałomyślnie zrekompensowali mi to w inny sposób.

Dziękuję jeszcze raz i pozostaję.

Wollahra (Australia) 25 lipca 1936.

MARSZRUTY

Polski Touring Klub wydał 22 ważniejsze marszruty po Polsce z oznaczeniem kilometrażu.

Marszruty te są do nabycia w biurze Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu, Warszawa, Kredytowa 3, w cenie zł. 1.—

DOM TURYSTYCZNY W SŁAWSKU

Tereny w okolicach Sławska są specjalnie dogodne do uprawiania sportu narciarskiego, dotychczas jednak rozwojowi narciarstwa, w tym rejonie, stał na przeszkodzie brak odpowiednio urządzonego schroniska turystycznego.

Sprawą tą zainteresowano się, i Klub „Czarnych“ rozpoczął tam przed paru laty budowę schroniska, którą z powodu braku funduszów musiano przerwać. Mury tego schroniska stały od paru lat niewykończone niszczejąc na powietrzu.

Obecnie na zasadzie umowy zawartej pomiędzy Klubem „Czarni“ i Państwowym Urzędem Wychowania Fizycznego mury te przeszły na własność Skarbu Państwa, który z kolei odstąpił je Lidze Popierania Turystyki, która podjęła się wykończenia i oddania do użytku narciarzom i turystom gotowego schroniska.

Rozpoczęty gmach zostanie gruntownie przebudowany i zaopatrzony w najnowsze urządzenia jak elektryczność, wodociągi, kanalizację, łazienki itp.

Dom Turystyczny w Sławsku stanowić będzie bazę dla kursów narciarskich oraz schronisko dla indywidualnych turystów. Mieścić się tam będzie również biuro informacyjne dla narciarzy.

Oddanie schroniska do użytku nastąpi w końcu grudnia br., wykończenie ostateczne spodziewane jest w lecie 1937 r.

W nowym Domu Turystycznym w Sławsku Liga Popierania Turystyki inwestuje około 130.000 złotych.

Zajęcie się budową schroniska w Sławsku świadczy najlepiej o żywotności Ligi Popierania Turystyki oraz o ważnych zadaniach na polu turystycznym, jakie jeszcze stoją przed nią otworem.

„ZŁOTA JESIEŃ W TATRACH“

66%-owe zniżki kolejowe do Zakopanego.

Wycieczki kolejką linową na Kasprowy Wierch, należą bezwzględnie do najpiękniejszych i przynoszących najwięcej wrażeń oraz możliwości oglądania przepięknych widoków tatrzańskich.

Znane jest chyba wszystkim piękno jesieni w Tatrach, nie wszyscy jednak dotychczas mieli możność oglądania jej tam naocznie. Obecnie, w związku ze zjazdem do Zakopanego, który trwać będzie od dn. 14.IX do dn. 30.X br., organizowanego przez Ligę Popierania Turystyki, na podstawie kart uczestnictwa uzyskać można 66%-owe zniżki kolejowe.

Karta uczestnictwa upoważnia również do jednorazowego przejazdu kolejką linową na Kasprowy.

W związku z tymi zniżkami nadarza się obecnie świetna okazja wyjazdu w góry i odbycia przejażdżki jedyną w Polsce kolejką linową.

Karty uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki nabywać można w biurach podróży „Orbis“ i „Wagons Lits-Cook“ oraz we wszystkich placówkach Towarzystwa „Ruch“.

POLSKI TOURING KLUB PRZYJMUJE WYCIECZKĘ CZŁONKÓW D.D.A.C. z OLSZTYNA

W dniu 13 bm. na boisku „Legji“ odbył się mecz piłki nożnej drużyn Polski i Niemiec. Mecz ten zainteresował szerokie warstwy sportowe obu narodów, czego dowodem było przybycie 36 członków Der Deutsche Automobil-Club'u z Olsztyna na 13 samochodach. Członków tego Klubu, jako swych gości podejmował Polski Touring Klub przy wydatnej pomocy Związku Propagandy Turystycznej na m. st. Warszawę.

ZAWODY STRZELECKIE W WILNIE

24 września rozpoczynają się w Wilnie XI Narodowe Zawody Strzeleckie. Organizatorzy zawodów, doceniając wartość zabytkową Wilna, pomyśleli również o możliwościach jego poznania.

Każdy zawodnik otrzyma pięknie ilustrowaną broszurę p. t. „Wilno“, plan i program zwiedzania miasta. W ten sposób ułatwiono uczestnikom zawodów poznanie Wilna. Prócz tego kierownictwo zawodów, w miarę wolnego czasu, będzie organizowało w porozumieniu z Z. P. T. zwiedzanie grupowe.

LISTY DO REDAKCJI.

Szanowny Panie Prezesie!

Znając szczególną pieczołowitość z jaką Sz. Pan Prezes odnosi się do rozwijającej się ledwo turystyki naszego kraju, pnosiłbym o poruszenie na łamach Swego poczytnego organu następującej sprawy.

Jak wynika z ogłoszenia w prasie codziennej i ulotkach na urządzanej obecnie Wystawie w Warszawie, zwiedzający ją turyści mają możność zakupu biletów kolejowych a nawet okrętowych na samym terenie wystawowym, rzecz ogólnie przyjęta na wystawach w Europie, tem ważniejsza u nas w okresie przyjazdów do szkół i zamykania w święta wszelkich biur podróży na mieście. W ubiegłą niedzielę przyjechał na wystawę mój brat, przedstawiciel f-my H. Cegielski z Poznania, a nie chcąc być zmuszonym do wcześniejszego znacznie przyjazdu na dworzec dla zajęcia miejsca w ogonku przed kasą, chciał w myśl reklamy dla turystów nabyć bilet na Wystawie. Próżno jednak biegaliśmy po całym terenie poszukując „biura kolejowego" pomieszczonego na planie w budynku Nr. 20, zresztą na głucho zamkniętym. Usłużny oficjalny informator skierował nas do budynku komunikacji — położonego akurat na drugim końcu Wystawy w odległości przeszło kilometra, dotarliśmy tam tylko poto, aby się dowiedzieć, że bilety sprzedają „tam gdzie poczta". W tym budynku zdziwiono się wielce i odesłano nas do pawilonu lotniczego, gdzie jegomość z żółtą opaską na ramieniu zbadał rzecz na planie i po naradzie z jegomościem w opasce zielonej zawrócił nas spowrotem do wejścia od Puławskiej. W końcu jakiś superinformator w kasie numer bodaj trzeci oświadczył, że widocznie takiego biura niema, jeśli budynek zamknięty, zresztą gdyby było, to przecież on musiałby coś o tem wiedzieć. Na nasze stwierdzenie pomieszczenia „Biura Kolejowego" na planie wymalowanym przy wejściu przeprosił, że ma coś innego załatwić i poprostu odszedł. Tak to u nas wygląda propaganda turystyki.

Z poważaniem
F. L.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

„Skrzydlata Polska", Warszawa, Nr. 9—wrzesień 1936.
„Lot", Warszawa, Nr. 17 — sierpień 1936.
„Turysta w Polsce", Warszawa, Nr. 8 — sierpień 1936.
„Turystyka", Warszawa, Nr. 8 — sierpień 1936.
„Przemysł Naftowy", Lwów, Nr. 16 — sierpień 1936.
„The Autocar", Londyn, Nr. 2127 — sierpień, Nr. 2128, 2129 — wrzesień 1936.
„Le Vie d'Italia", Medjolan, Nr. 9 — wrzesień 1936.
„Touring", Berno, Nr. 35 — z dn. 27.8.
„Revue du Touring Club de l'Iran", Teheran, Nr. 4 — sierpień 1936.
„Shel Aviation News", Londyn, Nr. 62 — sierpień 1936.
„Touring Club Argentino, Revista mensual", Buenos Aires, Nr. 314.
„Englebert Magazine", Liége, Nr. 164 lipiec — sierpień 1936.
„Motor", Kopenhaga, Nr. 35 z dn. 29 sierpnia i 36 z dn. 5.9.1936.
„Der Selbstfahrer", Hamburg, Nr. 12, sierpień 1936.
„Tunisie", Nr. 67, Tunis.
„Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique", Bruksela, Nr. 16.
„The Japan Times", Tokio, Nr. 13.
„Motorwelt", Berlin, Nr. 17 — wrzesień 1936.
„Touring Club de Belgique", Bruksela, Nr. 17 — wrzesień 1936.
„Camping", London, Nr. 9 — wrzesień 1936.
„Tenrikyo", Tenri, Nara, Japania, Nr. 72, — sierpień 1936.
„Deutschland", Berlin, Nr. 9, wrzesień 1936.
„The C. T. C. Gazette", Londyn, Nr. 9, wrzesień 1936.
Przemysł Naftowy — Dwutygodnik, Zeszyt Nr. 17 z 10.IX.1936 r.
Touring Club do Brasil Nr. 37, Rio De Janeiro z lipca 1936 r.
Drogowiec Nr. 7 — lipiec — sierpień 1936 r.

OKAZJA:

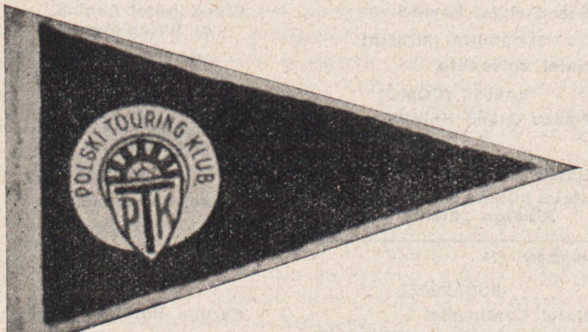
Do sprzedania samochód marki „La Salle", limuzyna, używany zagranicą w pierwszorzędnym stanie. Wiadomość: telefon 637-44 godz. 9—16.

HOTELE

polecane przez Polski Touring Klub

TREŚĆ ZESZYTU:

WSZYSCY AUTOMOBILIŚCI MUSZĄ POSIADAĆ ODZNAKI POLSKIEGO TOURING KLUBU!



Chorągiewka klubowa do samochodu lub motocykla (proporczyk) barwy czerwonej z wąskim białym brzegiem, z wyszytą lub drukowaną odznaką klubu. Rozmiar proporczyka, mającego formę podłużnego trójkąta wynosi: 30 cm. wzdłuż linji trójkąta, i 16 cm. u podstawy trójkąta (nasada proporczyka); rozmiar odznaki na proporczyku—7 cm. średnicy koła. **Cena chorąg. zł. 3.—**



Odznaka do samochodu lub motocykla (sztyca), metalowa, emaljowana, koloru srebrnego. Rozmiar sztycy wynosi 8 cm. średnicy koła. Cena odznaki masywnej, dwustronnej **wynosi zł. 35—**, zaś odznaki lekkiej (na chłodnicę) wynosi **zł. 20.—**



Znak klubowy do czapki, haftowany o rozmiarze 4 x 4,5 cm. Koło Samochodowe srebrne; tarcza biała, litery P i K złote, litera T czerwona. U dołu dwie gałązki złote. **Cena znaku zł. 6.—**



Mała odznaka do ubrania (noszona w klapie), o średnicy 15 mm., koloru srebrnego. **Cena odznaki srebrnej zł. 6.—, cena odznaki srebrzonej — zł. 3.—**

POWYŻSZE ODZNAKI P. P. CZŁONKOWIE MOGĄ NABYWAĆ W BIURZE

Polskiego Touring Klubu

Warszawa, Kredytowa 5.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12363.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-40-45.

POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

ZAŁOŻONY W 1803 r.

jako instytucja, która nie zabiega o zyski, lecz służy wyłącznie dobru publicznemu.

ZAPEWNIA

najtańszą kalkulację składek, solidną likwidację szkód, szybką wypłatę odszkodowań.

PRZY UBEZPIECZENIU

od ognia, gradobicia, kradzieży i rabunku, odpowiedzialności cywilnej, następstw nieszczęśliwych wypadków i auto-casca.

UBEZPIECZENIA SAMOCHODOWE

1) Ustanowione przez P. Z. U. W. nagrody na „Zjazd Gwiaździsty" Polskiego Touring Klubu na zawody o puchar „GORDON-BENNETTA" w dniu 30 sierpnia 1936 r. zostały przez Polski Touring Klub w porozumieniu z P. Z. U. W. przyznane:

I-sza nagroda w wysokości zł. 200.—
W.Panu Ministrowi **Ferdynandowi Świtalskiemu** (294.36 pkt.).

II-ga nagroda w wysokości zł. 100.—
W.Panu Dyrektorowi **Wacławowi Drojanowskiemu** (287.80 pkt.)

III-cia nagroda w wysokości zł. 50.—
W.Panu Inżynierowi **Bohdanowi Licińskiemu** (204.52 pkt.)

Sumy te zaliczone zostały na poczet składek ubezpieczeniowych.

2) **Nagrody powyższe są jednym z wielu czynników działalności P.Z.U.W., zmierzającej do jak najszerszego spopularyzowania automobilizmu w Polsce.** P.Z.U.W. bowiem, jako Zakład prawno-publiczny, zdając sobie dokładnie sprawę, że akcja motoryzacyjna prowadzona przez Rząd jest jednym z najżywotniejszych interesów państwowych, obniżył bardzo wydatnie stawki za ubezpieczenia samochodowe, przyczyniając się tym samym i na odcinku ubezpieczeniowym do obniżenia kosztów utrzymania samochodu.

3) **Członkom Polskiego Touring Klubu udziela się** od bardzo nisko skalkulowanych składek za ubezpieczenia **samochodowe 15% ustępstwa klubowego od składki rocznej.**

4) **Za jednoczesne ubezpieczenie** w zakresie odpowiedzialności cywilnej, następstw nieszczęśliwych wypadków (pasażerów i kierowców) oraz auto-casco udziela się **dodatkowego** ustępstwa w wysokości **10% od składki rocznej.**

5) Tymczasowe wnioski o ubezpieczenie, dołączone do regulaminu zjazdu gwiaździstego Polskiego Touring Klubu na zawody o puchar **„Gordon-Bennetta"** w dniu 30.VIII.1936 r. prosimy nadsyłać pod adresem P.Z.U.W., Oddział Główny Umownych Ubezpieczeń, Warszawa, ul. Kopernika Nr. 36/40, a niezwłocznie zostaną przesłane wnioski ostateczne wraz z dokładnym obliczeniem składki za ubezpieczenie.

6) **Składki roczne mogą być rozłożone na raty półroczne lub kwartalne.**

7) **Ilość wypadków samochodowych,** wzmagająca się z roku na rok, co zwłaszcza obecnie w związku z akcją motoryzacyjną, staje się problemem pierwszorzędnego znaczenia dla osób, korzystających z samochodu, **wymaga szukania ochrony przed skutkami materialnymi tych wypadków.**

Ochronę taką daje ubezpieczenie zawarte w P.Z.U.W. zapewniające zarówno pokrycie szkód, na jakie narażony jest każdej chwili posiadacz samochodu skutkiem wypadków, których, mimo najostrożniejszej jazdy, trudno jest uniknąć, jak i przez obronę w procesach cywilnych i karnych.

Konieczność zawarcia ubezpieczenia, jako ochrony przed skutkami materialnymi wypadków samochodowych oraz taniość tego ubezpieczenia w P.Z.U.W. są czynnikami, które niewątpliwie skłonią P. T. posiadaczy samochodów do skorzystania z usług ubezpieczeniowych Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych.